ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr.**

Nr. 12. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 31 marca 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 208

O polskie słownictwo morskie.

Wyrazicielem woli wyjścia na morze jest między innemi również własne słownictwo morskie.

Wszystkie narody w okresie istotnie poważnego wysiłku w kierunku stworzenia własnych przewozów morskich i własnej siły morskiej tworzyły również swojskie, odrębne od innych słownictwo morskie.

Tak rzecz się miała w Hiszpanji, w Holandji, we Francji za czasów króla-słońca, w Anglji.

Międzynarodowego słownictwa morskiego niema. Wolapik żeglugowy, którym posługiwali się Rosjanie, oparty na słownictwie holenderskiem, z późniejszemi domieszkami niemieckiemi, angielskiemi i francuskiemi został wprowadzony w epoce Piotra, później zaś utrzymywał się już jako tradycja poniekąd swojska.

Jeśli u nas wciąż jeszcze rozlegają się głosy, że Wolapik ten ma mieć charakter międzynarodowy, to polega to na słabych znajomościach językowych zwolenników tego Wolapiku.

Dosyć powiedzieć, że w wyrazie bom-bram-stenga (ażeby wziąć pierwszy lepszy z tych „pięknych" wyrazów) nie zrozumie nic a nic Anglik lub Amerykanin, ani Francuz, ani tembardziej Hiszpan, Włoch, Grek itd.

Dlaczego więc i w imię czego narzucane nam są te wytwory nieudolne innego języka słowiańskiego z słownictwa holenderskiego i niemieckiego? — Tworzyły się one przeszło dwieście lat temu narówni z geograficznemi nazwami: St. Petersburg, Kronsztadt, Oranienbaum itp.

Czy dziś tworząca się marynarka polska potrzebuje tak ślepo się wzorować w terminologji fachowej na słownictwie obcem? Czy Niemcy uczą nas sztuki żeglarskiej, jak Holendrzy uczyli Piotra I-go?

Odpowiedź na powyższe pytania nie powinna nawet być wypowiedziana,tak jest jasna i niewątpliwa.

W początkach kwietnia obradować będzie w Warszawie komisja słownictwa przy Lidze Morskiej i Rzecznej. Ma ona wypracować słownictwo dla trzymasztowego szkuńca (maszty, linosprzęt, żagle) w związku z pierwszą dalszą podróżą „Iskry".

Należałoby życzyć ażeby Komisja, w pracach której przyjmuje udział wybitny i subtelny znawca polskiego języka prof. A. A. Kryński, skończyła raz na zawsze ze słownictwem holendersko-rosyjskiem w polskiem zastosowaniu.

Przykładem pod tym względem może służyć Komisja 1921—22 r. również Ligi Morskiej i Rzecznej, której przewodniczył prof. A. A. Kryński. Odrzuciła ona wszystkie wyrazy rosyjsko-holenderskie, a przyjęła polskie.

Można oczywiście dyskutować jakie z polskich wyrazów są lepsze i dążyć do ich udoskonalenia: jedno jednak należy przyznać — że bom-bram-stengi, grot-baksztagi, dirik fały i żwaka-gałsy muszą nareszcie zniknąć z naszego jeszcze nie ustalonego obiegu słów. Podręczniki, urzędowe źródła, komisje mają wdzięczne zadanie oczyszczenia młodej naszej gwary żeglarskiej z tych zapożyczeń z drugiej ręki.

Postęp 4-o taktowego silnika spalinowego w zastosowaniu do statków morskich.

Dyrektor zarządzający firmy budowy motorów Burmeister i Wain w Kopenhadze H. H. Blache, wygłosił w gronie armatorów japońskich w Osaka i Kobe w końcu roku 1927-go odczyt o rozwoju silników spalinowych typu 4-o taktowego Burmeister i Wain, który poniżej podajemy w streszczeniu. P. Blache zaznaczył na wstępie, że rozpatrzył jako inżynier zagadnienie z czysto inżynieryjnego punktu widzenia.

Często zarzuca się stoczni Burmeistra i Waina, że buduje liczne silniki okrętowe wobec afiljowania z dużemi towarzystwami żeglugi. W rzeczywistości stocznia Burmeistra i Waina jest

całkiem niezależna od jakichkolwiek armatorów.

Powodzenie, jakie stocznia ma w krajach skandynawskich tłumaczy się brakiem węgla w tych krajach (niema ubocznych wpływów, któreby hamowały zaprowadzenie motorów spalinowych na statkach).

Znacznie gorzej się przedstawia sprawa w Wielkiej Brytanji, lecz i tu w ostatnim czasie zaznacza się duży postęp. Liczni armatorowie, jak Lord Kylsand, lord Pirrie, budują flotę statków motorowych. Znana linja Blue Funnel Line ma już 11 statków z maszynami Burmeistra i Waina, z których dwa — „Orestes" i „Idomeneus" dla australijskiej linji mają 15 węzłów szybkości zwykłej, przy 9 000 KM wskazanych i dwu śrubach.

Największe floty motorowców posiadali w sierpniu 1927 roku następujący armatorowie:

Wschodnio-Azjatyckie Towarzystwo Kopenhaga 199 000 ton D. W. w 21 statkach,

Andrew Weir i Co, Londyn 196 000 ton D. W. w 24 statkach,

W. Wilhelmsen, Oslo 197 000 ton D. W. w 19-u statkach,

Broström Lines, Göteborg 125 000 ton D. W. w 13-u statkach,

Glen Line Londyn 99 000 ton D. W. w 9-ciu statkach,

Nordstiernan, Sztokholm 94 000 ton D. W. w 13-u statkach.

Alfred Holt i Co. Liverpool 85 000 ton D. W. w 11-u statkach,

Grängesberg Oxelösund, Sztokholm 84 000 ton D. W. w 10-ciu statkach.

Ogółem w sierpniu 1927 roku tonaż motorowców z silnikami systemu Burmeistra i Waina wynosił 2 473 116 ton w 305 statkach.

Liczni armatorowie układający plany podróży swych parowców powinni się bardzo dokładnie liczyć z możliwościami bunkrowania po drodze, oraz pojemnością bunkrów, przystosowując wielkość statków do zużycia węgla i uzależniając od niego też i szybkość.

Motorowce mają zazwyczaj zupełną możność zapewnić sobie nadmiar paliwa mając go na 25 000 do 30 000 mil. Co do zapasów ropału, to wymieniając Kalifornię, Meksyk, morze Czarne, Persję i Borneo stwierdza autor znany fakt, że miejsca wydobywania ropy naftowej obejmują cały świat i wszędzie ropę otrzymać można po taniej cenie.

Możność wzięcia paliwa na dłuższą podróż szczególnie się odczuwa korzystnie u statków mniejszych Tak np. motorowce niewielkie po 4 500—5 000 ton D. W. mogą być ekonomicznie eksploatowane na długich podróżach transoceanicznych, co jest niemożliwe dla parowców takiej samej wielkości.

Prócz tego na postojach traci się jaknajmniej czasu na wzięcie ropału, lub się jedzie dalej z wziętym poprzednio zapasem.

Motorowiec tej wielkości „Louis Maersk", szybko wyładowując po drodze towary i nie biorąc ropału spędza na morzu 320 dni w roku, czego dowodem jest jego dziennik okrętowy.

Zużycie ropału silnika spalinowego na morzu jest 3—4 razy mniejsze aniżeli zużycie węgla przy maszynach parowych o przegrzanej parze lub bez niej.

W portach zużycie ropału wynosi zaledwie $1/10$ zużycia węgla na parowcach dzięki temu, że oświetlenie elektryczne i windy elektryczne są poruszane pomocniczemi silnikami spalinowemi i dzięki temu, że niema strat na podnoszenie pary. Brak strat na podnoszenie pary szczególnie korzystnie się odczuwa na krótkich podróżach statków pasażerskich, wobec czego nawet przejazdy pasażerskie ze wschodu do Anglji odbywają się już obecnie również na motorowcach, czego przykładem są M/S „Parkeston" i M/S „Jylland".

Również ekonomicznem okazało się poruszanie motorowe przy trajektach na krótkie odległości, np. przy trajekcie „Korsör", zbudowanym dla duńskich kolei państwowych. Przewóz tego trajektu trwa każdorazowo godzinę i 20 minut, poczem następuje postój w ciągu trzech kwadransów, a całodzienna służba trwa 21 godzin.

Ciekawe jest porównanie motorowca „Frem" i parowca „Heimdal" kursujących na linji Kopenhaga—Bornholm. Wymiary obu statków są prawie jednakowe: 210' na 35' na 21'33". Szybkość starszego parowca wynosi 13 węzłów, motorowca 13,25. Długość maszynowni na parowcu 50', na motorowcu 38'. Waga całkowitego urządzenia maszynowego i wału na parowcu 188 ton, na motorowcu 166 ton. Użyteczna ładowność wagowa po potrąceniu opału na parowcu 308,5, na motorowcu 392,5 ton. Ilość kabin dla pasażerów na parowcu 156, na motorowcu 230.

Całkowity zapas paliwa na parowcu 63 tony, na motorowcu 78 ton. Zużycie węgla na dzień w ruchu, z uwzględnieniem postojów: na parowcu 14,2 ton węgla, na motorowcu 2,95 ton ropału.

Promień działania parowca 850 mil, motorowca 5 000 mil.

Tak samo przedstawia się niekorzystnie dla parowca porównanie motorowca „Paul Emilie Javary" z parowcem „St. Thomas". Motorowiec jest typu trampa i wyposażony jest w maszynę Diesla o długim suwie, działającą na jedną śrubę.

Wymiary motorowca są: 287' na 45'99" na 21'. Wymiary parowca: 310' 8" na 40' 6" na 29' 9".

Zagłębienie motorowca z ładunkiem — 18', parowca z ładunkiem 19' 7". Nośność DW. przy tem zanurzeniu: motorowca 3 600 ton, parowca 3 333 ton.

Ładowność na materjał drzewny: motorowca 160 400 stóp³, parowca 147 700 stóp³. Szybkość robocza na morzu: motorowca 10,25 węzła, parowca 10,5 węzła.

Długość przedziału maszynowego motorowca 35 stóp, parowca 56,' 5". Całkowita waga maszynerji wraz z wałem: na motorowcu 230 ton, na parowcu 340 ton.

Zapas paliwa na podróż 5 000 mil.

	na motorowcu	na parowcu
bunkry (20 dni plus 10%)	88 ton	420 ton
słodka woda, smary itd.	60 „	150 „
	148 ton	570 ton

Przy różnicy DW na korzyść motorowca tylko 267 ton, pojemność ładunkowa wynosi: na motorowcu 3 452 tony, na parowcu 2 763 tony, czyli na motorowcu o 25 % większa.

Zużycie paliwa na dobę przy normalnych warunkach na morzu: na motorowcu 4 tony ropału, na parowcu 19 ton węgla.

Promień działania przy tych warunkach: na motorowcu 14 000 mil, na parowcu 6 000 mil.

Załoga maszynowa: na motorowcu 7 ludzi, na parowcu 15-u ludzi. Wszystkie motorowce zbudowane przez Burmeistra i Waina w latach 1912/13 „Selandia", „Suecia", „Pedro". „Christoffersen", „Siam", „Annam", „California" i „Fionia" znajdują się w służbie do dziś dnia i ich maszyny spalinowe działają tak samo sprawnie jak 15 lat temu, a statki są w znakomitym stanie.

Szczególnie wzięty jest motor Diesla na statki cysternowe. Te statki mają jaknajkrótsze postoje w portach i potrzebują jaknajoszczędniejszej i najłatwiej uruchamianej maszynerji. Ważnem jest, że wszelkie spotykane gatunki paliwa płynnego mogą być spalane w silniku Burmeistra i Waina. Bardzo ciężki mazut meksykański musi być podgrzewany i wymaga głębokich cystern i innych skomplikowanych instalacyj, a w porównaniu z ceną lżejszego oleju okazało się nieekonomicznem używać tych gatunków ciężkiego ropału.

Autor referatu nie wchodzi w detale zagadnienia dwu czy cztero taktowego silnika Diesla, podkreślił tylko, że 4-o taktowy silnik zajmuje mniejszą przestrzeń, ma mniejszą wagę i z punktu widzenia oszczędności pod względem paliwa i smarów 4-o taktowy typ znacznie przewyższa 2-u taktowy.

Historja rozwoju budownictwa silników spalinowych dwutaktowych i czterotaktowych od roku 1912 do 1927-go wskazuje, że w roku 1927 tonaż 4-o taktowych statków przewyższał już 2,5 razy tonaż statków 2-u taktowych, a statystyka budowy tych typów stwierdza, że w ciągu ostatnich 3 i pół lat liczba statków 4-o taktowych systemu Burmeistra i Waina wzrosła 3 razy więcej aniżeli liczba statków 2-u taktowych.

Autor przytacza następnie profil podłużny silnika motorowca Santos Maru, dwutaktowego, z zaznaczeniem na nim profilu systemu 4-o taktowego tej samej szybkości i siły maszynowej. W widoczny sposób instalacja 4-o taktowa byłaby niższa i krótsza. W ostatnim czasie sporo zbudowano 4-o taktowych silników Diesla podwójnego działania na transoceanicznych dwuśrubowych pasażerskich statkach linjowych. Już siedem z tych statków pełni służbę na oceanie, mianowicie „Gripsholm" Szwedzko-Amerykańskiej Linji, „Asturias", „Alcantara" linji Royal Mail, „Carnarvon—Castle" linji Union Castle i „Saturnia" linji Cosulich.

Przewiduje się, że w ciągu najbliższych dwu lat liczba oceanicznych statków pasażerskich wyposażonych w motory 4-o taktowe podwójnego działania, systemu Burmeistra i Waina dojdzie conajmniej do 19-u.

Konstruktorzy turbin parowych, którzy na parowcach pasażerskich obecnie wszak również używają tylko paliwa płynnego zaskoczeni zostali w ostatnim czasie silną konkurencją motoru Diesla, nie przypuszczając, że motor spalinowy może być zbudowany tej wielkości ażeby znaleść zastosowanie na tych olbrzymich parowcach pasażerskich.

Instalacja turbinowa, stosowana w ciągu przeszło 20 lat na lądzie do generatorów elektrycznych składała się z skombinowanych turbin napędowych i reakcyjnych z kotłami wodnorurkowemi wysokiego ciśnienia i silnie przegrzaną parą. Te turbiny nie znalazły dostępu do instalacji turbinowych na statkach, gdzie stosowano kotły systemu szkockiego, z nasyconą parą, a w nielicznych wypadkach najwyżej z parą umiarkowanie przegrzaną.

Obecnie, wobec wzmożonej konkurencji silników spalinowych konstruktorzy parowych turbin podnoszą wydajność urządzeń turbinowych przez zastosowanie kotłów wodnorurkowych wysokiego ciśnienia typu statków wojennych z silnie przegrzaną para i wysoką temperatura podgrzanego forsownego dopływu powietrza.

Przy obecnym stanie rzeczy nic jednak nie usprawiedliwia znacznie większych kosztów konstrukcyjnych i eksploatacyjnych tych urządzeń turbinowych.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Wycieczki na parowcu „Gdynia“. Przebudowa parowca „Gdynia“, przeznaczonego specjalnie dla podróży zagranicznych, jest już na ukończeniu. W dniach najbliższych statek ten będzie podniesiony na pływającym doku, by części podwodne mogły być szczegółowo zbadane.

Nowowybudowane kabiny na pokładzie B. są już ukończone. Kabiny te są obszerniejsze niż na pokładzie C, mają miast iluminatorów okna, które mogą być otwarte bez względu na pogodę (fale do nich nie dochodzą), dają dużo światła i powietrza.

Mając na celu wygodę i komfort pasażerów, P. P. „Żegluga Polska“ zaopatrzyła te kabiny w wygodne kanapki, stoliki przy oknach, doskonałą wentylację mechaniczną itp., przejście z kabin do sali restauracyjnej i palarni nie wymaga wychodzenia na pokład, dzięki wybudowaniu kurytarzy krytych. Tuż przy kabinach znajduje się przytulny salonik z pianinem.

Program wycieczek zagranicznych, do których s. s. „Gdynia“ jest przeznaczona, opracowano już ostatecznie i można go otrzymać przez pocztę na żądanie z Wydziału Pasażerskiego P. P. „Żegluga Polska“ w Gdyni.

Przy zwiedzaniu zagranicznych miast i miejscowości. P. P. „Żegluga Polska“ okazuje swoim pasażerom wszelką pomoc, organizując wycieczki na lądzie z przewodnikami i środkami lokomocji. Zapisy na wycieczki zagraniczne już się rozpoczęły i zgłoszenia napływają obficie. Pierwsza wycieczka odbędzie się od 24 do 30 maja do Kopenhagi i Helsingör (Elsinor), poczem nastąpi cały szereg wycieczek: do Kopenhagi, Helsingör, Stockholm, Visby, (na wyspie Gotland), Tallinnu (Rewla), Helsingforsu, Hangö, Rygi, wreszcie do Göteborga i Oslo (Chrystianji).

W okresie od 1 maja do 15 czerwca P. P. „Żegluga Polska“ organizuje wycieczki zagraniczne na warunkach ulgowych dla towarzystw, organizacji, instytucji itp., o ile zbierze się dostateczna ilość uczestników.

Pierwszą taką wycieczką będzie wycieczka Państw. Gimnazjum Żeńskiego im. Hetm. Reginy Żółkiewskiej w Płocku, uczestnicza uczennice starszych klas pod kierownictwem władz gimnazjum. Wycieczka ta odbędzie się od 29 kwietnia do 4 maja.

Gdynia, dn. 26 marca 1928 r.

Państwowe Przedsiębiorstwo
„Żegluga Polska“.

Ruch portu gdyńskiego za ostatni tydzień. W czwartym tygodniu marca ruch w porcie był ożywiony, szczególnie się zwiększył przeładunek węgla. — Zawinęło do portu 17 parowców, w tej liczbie 2 polskie, 6 szwedzkich, 4 niemieckie, 2 francuskie, 1 norweski, 1 duński, 1 gdański. Próżnych statków na wejściu było 15, z pasażerami i towarem 2: przywiozły one 3 pasażerów i 4 t. drobnicy i wina. W przeciwieństwie do tego nikłego ruchu na wejściu stało znaczne ożywienie ruchu podróżnych i towarów na wyjściu. — Odpłynęło 18 parowców (1 z pasażerami, 17 z węglem). Odjechało morzem 304 pasażerów (do Francji), oraz wywieziono na statkach 28 045 t. węgla, w tem 1 672 t. węgla statkowego. W najbliższych dniach oczekiwany jest w porcie norw. par. Bruse z ładunkiem 1 500 t. tomasówki i ang. par. Keats z 6 000 t. ryżu z Bassein (Birma), co nadzwyczaj ożywi port w pierwszym tygodniu kwietnia.



Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu. Ruch portowy w ubiegłym tygodniu nie odznaczał się zbytniem ożywieniem, znacznie jednak przewyższał poziom poprzedniego miesiąca. Zawinęło do portu w tygodniu 98 statków morskich, w tej liczbie 75 parowców, 3 motorowce, 1 holownik, 1 lichtuga morska, 17 żaglowców z mot., 1 żaglowiec. Wśród statków tych było: próżnych 48, z drobnicą 14, z żelastwem 7, z pszenica 6, ze świeża ryba 5, z łososiami 4, z żytem 3, z pasażerami i drobnica 3, ze śledźmi 2, z rudą żelazną 2, z tomasówką 1, ze zbożem 2, z kamieniem 1.

Na wyjściu zanotowano w tygodniu 113 statków, w tem: 43 z węglem, 16 z drzewem, 14 z drobnicą, 7 z drzewem i drobnicą, 4 z pasażerami i drobnicą, 2 z cukrem, 15 próżnych, oraz po 1: z fosfotami, cementem, solą, solą potasową, melasą, spirytusem, resztą ładunku śledzi, żużlem węglowym, makuchami słonecznik. i jęczmieniem, resztą ładunku samochodów, fasolą i jęczmieniem.

Towaru przeładowano w eksporcie: węgla z kolei na statki 84 580 t., drzewa z kolei na place i na statki 849 wag., zboża 125 wag., innych towarów 1 052 t. — W imporcie przeładowano ze statków na kolei: rudy 6 902 t., żelastwa 8 375 t., nawozów sztucznych 12 580 t., innych towarów 9 219 t. W porównaniu do poprzednich tygodni powiększył się przeładunek węgla w eksporcie i nawozów sztucznych w imporcie. Sporo mniejszych żaglowców z motorem pomocniczym przybyło z ładunkiem zboża (przeważnie pszenicy) i oczekiwany jest dalszy wzrost tego importu pszenicy mniejszemi partjami na duńskich żaglowcach.

RUCH PORTOWY

GDYNIA

Na wejściu:

23 marca. szw. par. **Fredborg** 494 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Katowice** 1 108 t. z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska), szw. par. **Storfors** 274 t. z Rönne próżny Speed), szw. par. **Utö** 842 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Liti Larsen** 349 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold), pol. par. **Kraków** 1 122 t. z Sztokholmu prożny (Żegl. Polska).

24 marca: niem. par. **Elsa** 335 t. z Saxköpingu próżny (Speed), gdański par. **Edith Bosselmann** 291 t. z Lipawy próżny (Reinhold), niem. par. **Reinhart** 541 t. z Lubeki próżny (Speed).

25 marca: fr. par. **Virginie** 3 463 t. z Havru z 3 pasażerami i 2 t. drobnicy (Cie Gen. Transatl.).

26 marca: norw. par. **Dea** 1 460 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Alfred Rehder** 498 t. z Kołobrzegu próżny (Reinhold), szw. par. **Annie** 698 t .z Karlshamnu próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Sundsborg** 830 t. z Gdańska próżny (Reinhold), szw. par. **Macedonia** 933 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand).

27 marca: fr. par. **Pologne** 1 841 t. z Havru z 2 t. drobnicy i wina (Cie Gen Transatl.), duń. par. **Vera** 721 t. z Drammen próżny (Pol. Ag. Morska).

Na wyjściu:

22 marca: pol. par. **Robur II** 798 t. do Malmö z węglem (Polsko-Skand.).
23 marca: łot. par. **Kaupo** 1 458 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. **Venta** 1 157 t. do Rygi z weglem (Pol. Lloyd), łot. par. **Daugava** 749 t. do Lipawy z węglem (Pol. Lloyd), łot. par. **Gauja** 896 t. do Lipawy z węglem (Pol. Lloyd), gdański par. **Oberpräsident Delbrück** 620 do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. **Gylsboda** 133 t. do Nykjöbingu z węglem (Speed).

24 marca: łot. par. **Auseklis** 721 t. do Hangö z węglem (Hartwig), szw. par. **Storfors** 274 t. do Skive z węglem (Speed), niem. par. **Liti Larsen** 349 t. do Saxkjöbingu z węglem (Reinhold).

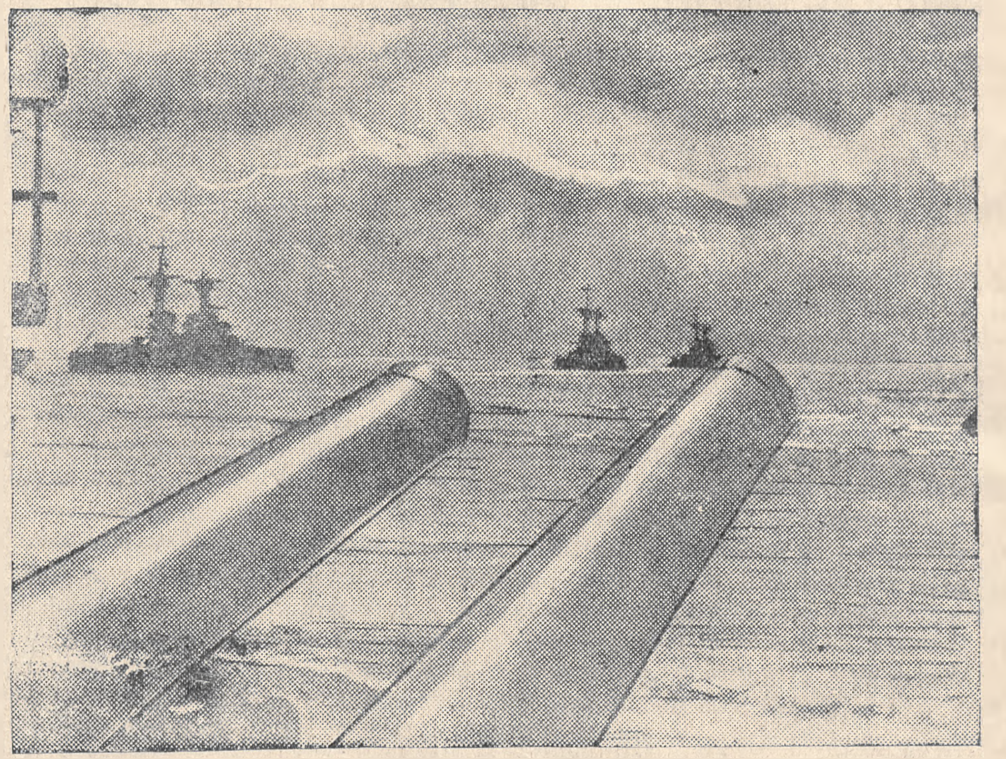
25 marca: szw. par. **Fredborg** 494 t. do Svolvaer z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Elsa** 335 t. do Stege z węglem (Speed), fr. par. **Virginie** 3 463 t. do Cherbourga z 304 pasażerami (Cie Gen. Transatl.).

26 marca: szw. par. **Utö** 842 t. do Tromsö z węglem (Polsko-Skand), pol. par. **Kraków** 1 122 t. do Sztokholmu -z węglem (Żegl. Polska), gd. par. **Edith Bosselmann** 291 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), niem. par. **Reinhart** 541 t. do Aarhus z węglem (Speed).

27 marca: niem. par. **Alfred Rehder** 498 t. do Saxkjöbingu z węglem (Reinhold).

28 marca: szw. par. **Annie** 698 t. do Ahus z węglem (Pol. Ag. Morska), pol. par. **Katowice** 1 108 t. do Norrköpingu z węglem (Żegl. Polska), szw. par. **Sundsborg** 830 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold).





Eskadra okrętów linjowych w szyku torowym.
Okręty pancerne uzbrojone w ciężkie działa stanowią podstawę realnej siły na morzu.
Obecnie tylko Sowiety mają tego rodzaju okręty na Bałtyku, a Niemcy dążą do budowy nieco mniejszych, lecz silnie uzbrojonych i opancerzonych.

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu:

6 marca: norw. par. Frey 1948 t. z Kirkenäs z rudą (Bergenske), niem. par. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Pylades 383 t. z Kolonji z towarem (Wolff), niem. żagl z mot. Willy 9 t. z Karrebäksminde z świeżą rybą, niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem par. Uranus 402 t. z Bremy z towarem (Wolff), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Amazone 379 t. z Malmö próżny (Lenczat), duń. ż. z m. Minde 61 t. z Oslo z żelastwem (Befr. Gesch.), niem. par Vineta 299 t. z Szczecina z towarem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Löwe z Słupska z świeżą rybą.

7 marca: norw. par. Bomma 461 t. z Skien z saletrą (Bergenske), duń. żagl. z mot. Karoline z Helu z świeżą rybą, duń. żagl. z mot. Negrin z Helu z świeżą rybą, pol. par. Poznań 1122 t. z Nakskov próżny (Reinhold), szw. par. Jam z Słupska (jako do portu ukrycia) z owsem (Prowe).

8 marca: niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Gudrun 452 t. z Aalborga próżny (Bergenske), łot. par. Hermann 519 t. z Szczecina próżny (Reinhold), duń. żagl. z mot. Haabet 7 t. z Kirsteminde z świeżemi rybami, niem. par. Hoffnung 220 t. z Trelleborga próżny (Lenczat), niem. żagl. z mot. Kapella 67 t. z Królewca z pszenicą (Bergenske), niem. par. Gratia 1301 t. z Flensburga próżny (Shipco).

9 marca: duń. żagl. z mot. Caroline Marie 10 t. z Rönne z świeżemi rybami, duń. żagl. z mot. Nikoline 9 t. z Rönne z świeżemi rybami, szw. par. Karin 197 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals), szw. par. Bojan 600 t. z Norrköpingu próżny (Lenczat), szw. par. Hafnia 900 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), duń. par. Ulf 816 t. z Bordeaux z towarem (Reinhold), niem. par. Woglinde 1193 t. z Oxelösundu z rudą (Behnke i Sieg), norw. par. Silfkin próżny (Polsko-Sk.).

9 marca: niem. par. Hannah Hölken 287 t. z Lipawy ze śledziami (Shaw Lovell), łot. par. Krimulda 1140 t. z Hull próżny (Voigt), fiński par. Gertrud 1084 t. z Belfastu z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Marianne 472 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), austrj. żagl. z mot. Steiermark 136 t. z Królewca z pszenicą (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Elly 70 t. z Ystadu z pszenicą (Ganswindt), niem. par. Gertrud 504 t. z Yarmouth ze śledziami (Reinhold), niem. par. Selma 819 t. z Odense próżny (Polsko-Skand.).

10 marca: niem. mot. Annie 94 t. z Aarhus z towarem (Bergenske), pol. par. Katowice 1108 t. z Norrköpingu z papierem (Pam), szw. par. Annie 698 t. z Helsingborga z rudą (Schenker), austr. żagl. z mot. Kärnten 134 t. z Lipawy próżny (Ganswindt), niem. par. Brunhilde 683 t. próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Rubfred 408 t. z Bovallsfrandu (Szwecja) z kamieniami (Bergenske).

10 marca: norw. ar. Barbara 670 t. z Stavangeru z żelastwem (Bergenske), niem. par. Sperber 449 t. z Królewca z towarem (Nordd. Lloyd), pol. par. Robur II 798 t. z Sölvesborga próżny (Polsko-Skand.) niem. par. Elfriede Charlotte Becher 378 t z Dowru z żelastwem (Dzg. Schiff. K.), niem. par. Steinburg 724 t. z Koldingu próżny (Lenczat, wolna strefa), duń. par. Vera 721 t. z Oslo próżny (Mory, Alldag), niem. par. Holstein 478 t. z Bordeaux z żelastwem (Voigt, basen Holmu), niem. par. Ortlinde 671 t. z Rotterdamu z tomasówką (Behnke i Sieg, kan port.).

11 marca: szw. par. Bellis 229 t. z Karlskrony z olejem soja (Reinhold, kan port.), norw. par. Jotunsfjell 1307 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand. Westerpl.), franc. par. Lussac 864 t. z Królewca z towarem (Worms, kolej nadw.), niem par. Grimgerde 406 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, kolej nadw.), norw. par. Bruse 1009 t. z Gdyni próżny (Bergenske, b. port ces.), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Alldag), niem. par. Elisabeth 287 t. z Yarmouth ze śledziami (Lenczat, kan. port.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Norrköpingu z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), szw par. Iris 169 t. z Hangö z towarem (Reinhold, kan. port.), niem par. Elbing II 340 t. z Rotterdamu z towarem (Voigt, kan. port.), niem. par. Kohlenimport 639 t. z Królewca z celulozą (Nord. Schiff. G., Westerpl.), niem. par Flora 344 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.), duń. par. Scotia 1389 t. z Kopenhagi próżny (Rhd, Alldag).

12 marca: szw. mot. Josef Bergendorff 366 t z Kopenhagi próżny (Bergenske), est. par. Marmor z Calais z żelastwem (Befr. Ges.), duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske).

12 marca: niem. par. Altenwerder 334 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold), belg. hol. Loucky z Gdyni próżny (Schichau), duń. par. Belgien 1174 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), duń. par. Gunhild 682 t. z Odense próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Svanhalm 764 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), duń. par. Svanholm 764 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), hold. par. Iris 720 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. par. Gusten 353 t. z Grenaa próżny (Bergenske), duń. par. Ellensborg 729 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Tagita 1665 t. z Melilli z rudą (Behnke i Sieg), duń. par. Aalborg 723 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), niem. par. Orla 628 t z Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), niem. par. Nereus z Kolonji z towarem (Wolff), duń. par. Rita Maersk 515 t. z Horsensu próżny (Shaw Lovell), niem. par. Elsa 505 t. z Thisted próżny (Artus).

13 marca: duń. żagl. z mot. R. Jörgensen z Helu z świeżą rybą, szw. par. Figge 406 t. z Lysekil z kamieniami (Bergenske), fsk. par. Aegir 457 t. z Helsingforsu z towarem (Bornhold), niem. par. Eberhard 338 t z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Claus 152 t. z Szczecina z towarem (Prowe), szw. par. Göta 674 t. z pirytem (Schenker), hld. żagl. z mot. Delphin szw. par. Fryken 820 t. próżny, niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat).

13 marca: duń par. London 730 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Kajsa 729 t. z Ystadu próżny (Pam), szw. par. Othem 378 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Otto Cords 494 t. z Warnemünde próżny (Shaw Lovell), anug. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Unidet Baltic), szw. par. Kjell 687 t. z Aarhus próżny (Lenczat), szw. par. Klara 183 t. z Ystadu próżny (Bergenske), niem. par. Viktor 469 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. August 268 t. z Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Inga 714 t. z Tallinu próżny (Artus), niem par. Norderny z Hamburga z towarem (Voigt), szw. par. Sölve 260 t. z Hull z żelastwem (Shaw Lovell), niem. par. Bavaria 553 t. z Kilonji próżny (Voigt), niem. par. Maggie 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe).

14 marca: niem. parż Erika z Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Egeria 382 t. z Hamburga z towarem (Wolff), gd. par. Etzel 593 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), niem. par Annie Ahrens 554 t z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. mot. Gertrud II. z Korsöru z żelastwem (Bergenske), niem. mot. Odin 1104 t. z Kilonji z samochodami (Bergenske), szw. par. Macedonia 932 t. próżny.

14 marca: szw. par. Macedonia 932 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Smolensk 1434 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellermann Wilson), szw. par. Elsie 826 t. z Hartlepoolu z węglem (Hankel), niem. par. Helene 162 t. z Hamburga z towarem (Prowe), niem. par Danzig 575 t. z Londynu z żelastwem (Lenczat). duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. Argus 486 t. z Liverpoolu z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Silvia 598 t. z Kopenhagi próżny (Artus).

15 marca: lit. par. Stephanie 437 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold), duń. par. Flynderborg 858 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), fr. par. Martinie z Casablanca z fosfatem (Behnke i Sieg).

15 marca: niem. żagl. z mot. Rechterfleth z Malmö z zbożem (Bergenske).

15 marca: franc. par. Marinet 1517 t. z Casablanca z fosfatem (Behnke i Sieg), niem. ż. z mot. Wilhelm Lühring 95 t. z Aarhus z żelastwem (Bergenske), niem hol. Schulau z licht. Neufelde 616 t. i Wulksfelde 619 t. z Holtenau próżne (Voigt), niem. par. Ymir 2419 t. z Bony z fosfatem (Behnke i Sieg), duń. par. Cyril 1267 t. z Kopenhagi próżny (Dzg. Schiff. K.), szw. ż. z mot. Elin 69 t. z Landskrone z pszenicą (Bergenske), duń. par. Herta Maersk 866 t. z Aarhus próżny (Shaw, Lovell), szw. par. Amazone 378 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg), łot. par Bartava z Rouen z żelastwem (Bergenske), niem. par. Oceana 716 t. z Middelsbrough z żelastwem (Nordd. Ll.), szw. par. Sundsborg z Rouen z żelastwem (Dz. Sch. K.), szw. ż. z mot. Kurt z Kalshamnu z kamieniami (Artus).

16 marca: niem. par. Johann Blumenthal 931 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Sch. K.), szw. par. Gudrun 452 t. z Kalmaru próżny (Bergenske), niem. par. Rudolf Reichel 340 t. z Królewca próżny (Voigt), szw. hol. Holger z licht. Halsta III. 483 t. z Karlskrony z kamieniami (Ick), szw. par. Konsul Bratt 653 t. z Waterfordu próżny (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Emma 3 t. z Słupska z świeżą rybą, niem. żagl. z mot. Möwe 4 t. z Słupska z świeżą rybą.

16 marca: szw. par. Anvall z Landskrone próżny (Behnke i Sieg), niem. ż. z mot. Olga 97 t. z Słupska z żytem (Bergenske), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. B. Corp.), duń. ż. z mot. Fyn z Karlskrony z pszenicą (Ganswindt), gd. par. Weichsel 602 t. z Fredrikshavnu próżny (Behnke i Sieg).

17 marca: szw. żagl. z mot. Gundwig 48 t. z Ystadu z pszenicą (Ganswindt), szw. par. Egon 291 t. z Malmö z towarem (Reinhold), duń. żagl. z mot. T. K. Jensen 112 t. z Aalborga z żelastwem (Ganswindt), szw. par. Ragnar 430 t. z Masnedsundu próżny (Artus), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Jägersborg 727 t. z Kjöge próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Helmwiege 660 t. z Słupska próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Robur 577 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Magda 75 t. z Malmö z pszenicą (Ganswindt), łot. par. Talvaldis 252 t. z Yarmouth z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Immenhof 182 t. z Yaurmouth ze śledźmi (Reinhold), niem. par. Hochsee 756 t. z Kłajpedy próżny (Voigt).

17 marca: szw. par. Regulus 491 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Consul Poppe 877 t. z Szczecina próżny (Dzg. Schiff. K.), niem. par. Moskau 365 t. z Szczecina próżny (Pam).

18 marca: szw. żagl. z mot. Berta z Trelleborga z pszenicą (Bergenske), szw. żagl. z mot. Fulton 80 t. z Trelleborga z pszenicą (Bergenske), szw. par. Sven 196 t. z Hango z towarem (Reinhold), norw mot. Bob 269 t. z Helsingborga próżny (Bergenske), niem. żagl. z mot. Marta Luise 45 t. z Halmstadu ze żytem (Bergenske), niem. par. Ursula Fischer 1590 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Ragnar 434 t. z Lipawy próżny (Artus), niem. par. Finnland 296 t. z Kłajpedy próżny (Voigt), niem. żagl. z mot. Ella 148 t z Kopenhagi z żelastwem, (Ganswindt), łot. par. Laimons 198 t. z Lipawy próżny (Befracht. Ges.), niem. par. Guther 884 t. z Rotterdamu z tomasówką (Behnke i Sieg), niem. par. Wannaheim 2345 t. z Bony z fosfatem (Warta), grecki par. Efterais K. Venizelos z Cypru z rudą (Behnke i Sieg), niem. par. Gudrun 863 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Kalpaks 1182 t. z Królewca próżny (Voigt), duń. par. Danefelt 724 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lovell), niem. par. Atalanta z Królewca ze zbożem (Lenczat), szw. par. Astrid 660 t. z Oskarshamnu z towarem (Bergenske), duń. par. Birgit z Szczecina próżny (Bergenske), niem. żagl. z mot. Möwe 4 t. z Słupska z rybą.

19 marca: ang. par. Haarlem 564 t. z Leith z towarem (Reinhold), norw par. Skolma 1317 t. z Dramen próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Jägersborg 727 t. z Kopenhagi próżny (Dzg. Schiff. K.), austr. mot. Donau 260 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswind), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), szw. par. Felicia 687 t. z Kopperswerkshamnu z rudą (Schenker), szw. par. Patria 1108 t. z Nakskov próżny (Polsko-Skand.)

19 marca. łot. par. Rauna 1441 t. z Rotterdamu próżny (Voigt), niem. par. Vineta 299 t. z Szczecina z towarem (Reinhold), fsk. par. Bore VIII. 3437 t. z Hango z towarem (Bergenske), niem. par. Continental 305 t. z Yarmouth ze śledźmi (Reinhold), fr. par. Lussac 864 t. jako do portu ukrycia (Worms), niem. par. Phila 727 t. z Drammen próżny (Prowe), niem. żagl. z mot. Seeadler 5 t. z Słupska z świeżemi rybami (kpt.), duń. par. Scotia 1387 t. z Aalborga próżny (Polsko-Skand.), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. z Fredrikstadu z żelastwem (Ganswindt), duń. par. Hindsholm 876 t. z Swansea z towarem (Reinhold), hld. par. Erato z Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. par. Elsa 646 t. z Graasten próżny (Bergenske).

20 marca: szw. par. Ane-Mari 485 t. z Kłajpedy próżny, norw. par. Sarpen 1100 t. z Sarpsborga próżny (Polsko-Skand.), duń. żagl. Glory z Bergen z żelastwem (Voigt), niem. par Tatti 353 t. z Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Nordöst 628 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg).

20 marca: łot. par. Turaida 950 t. z Gandawy próżny (Voigt), duń. par. Vendia 627 t. z Lerviku próżny (Reinhold), łot. par. Sigulda 1260 t. z Rotterdamu próżny (Voigt), niem. par. Hildegard 770 t. z Kilonji próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Freya 826 t. z Rotterdamu z tomasówką (Danz. Schiff. K.), niem. par. Gertrud 176 t. z Hamburga z towarem (Prowe), ang. par. Kovno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem. par. Merkur 365 t. z Bremy z towarem (Wolff), ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Carl 166 t. z Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Ottilie 286 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

21 marca: niem. żagl. z mot. Emma 44 t. ze Słupska z świeżą rybą, ang. par Bengore Head 1572 t. z Belfastu próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Knud Skaaluren z Langesundu próżny (Bergenske), niem. par. Carl Cords 498 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Fortuna 1670 t. z Tunisu z fosfatem (Behnke i Sieg).

21 marca: lit. par. Stephanie 437 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold), duń. par. Alpha 1375 t. ze Sfaxu z fosfatem (Behnke i Sieg).

22 marca: duń. par. I. C. Pacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. Rabe 556 t. z Kłajpedy próżny (Nordd. Lloyd).

22 marca: szw. par. Mongolia 1310 t. z Bony z fosfatem (Bergenske), szw. par. Gusten 353 t. z Helsingborga próżny (Artus), szw. mot. cyst. Neithea 106 t. z Norrköpingu próżny (Thor Hals), niem. żagl. z mot. Erich Arnholz 108 t. z Królewca ze zbożem (Ganswindt), szw. par. Ingeborg 191 t. z Norrköpingu ze zbożem (Behnke i Sieg), ang. par. Cato z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Vandia 88 t. z Wisby z pszenicą (Bergenske).

23 marca: niem. żagl. z mot. Max z Svaneke z świeżemi rybami, szw. par. Blanche 210 t. z Sztokholmu z towarem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Venus z Słupska z świeżemi rybami, niemiecki par Christel Salling 815 t. z Szczecina próżny (Danz. Schiff. K.), duń. par. Willam Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Arnold Köpke 430 t. próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold).

23 marca: niem. par. Arnold Köpke 430 t. z Słupska ze zbożem (Behnke i Sieg) duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), norw. par. Korsvik 625 t. z Hamburga próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Energie 534 t. z Kopenhagi próżny (Nordd. Schiff. Ges.), łot. par. Imanca 731 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), norw. par. Strudsholm 599 t. z Dunkerki z żelastwem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Hans-Georg 81 t. z Królewca z pszenicą (Ganswindt), szw. par. Grangesborg z Melilli z rudą (Behnke i Sieg), ang. par. Mecklenburg 737 t. z Glasgov z towarem (Reinhold), szw. par. Anvall 500 t. z Gdyni próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Skotland 1025 t. z Aarhus próżny (Reinhold), szw. par. Tyra 364 t. z Sölvesborga próżny (Bergenske), niem. par. Nordmark 568 t. z Szczecina próżny (Voigt), łot. par. Viesturs 338 t. z Kopenhagi próżny (Danz Schiff. K.).

24 marca: szw. par. Robert z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), norw. par. Ara 557 t. z Helsingborga z towarem (Bergenske), szw. par. Robur 577 t. z Norrköpingu próżny (Polsko-Skand.), pol. par. Toruń 1122 t. z Oöelösundu próżny (Pam), niem. par. Teutonia 768 t. (Schenker), łot. par. Kokness 1044 t. z Kłajpedy z towarem (Voigt). norw. par. Anfinn próżny (Dzg. Schiff. K.), duń par. Eleonore Maersk 1198 t. próżny (Behnke i Sieg), duń. par Frankrig 778 t. z Horsensu próżny (Bestmann), szw. żagl. z mot. Inger 278 t. z Simrishamnu próżny (Reinhold). szw. par. Hela 819 t. z Ystadu próżny (Reinhold), fr. par. Caudebec 798 t. z Hamburga z towarem (Wormas), niem. żagl. z mot. Marie Schwinge 158 t. z Królewca z pszenicą.

24 marca: niem. par. Rival 353 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold), kan. port.

25 marca: niem. par. Atalanta 103 t. z Królewca z zbożem (Lenczat), belg. hol. Elise IV. z Gdyni próżny (Schichau), niem. par. Mineral 309 t. z Salcaete z smołą (Behnke i Sieg, kolej nadw.), szw par. Thure 295 t. z Klintehamnu próżny (Bergenske, wolna strefa), niem. par. Eduard 574 t. z Londynu z żelastwem (Bergenske, kolej nadw.), szw. par. Iris 169 t. z Malmö z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Wilhelmina 698 t. z Sztokholmu próżny (Reinhold. wolna strefa), fr. par. Dalila 1661 t. z Rouen próżny (Worms, Westerpl.), szw. mot. Ido 189 t. z Halmstadu próżny (Bergenske, Bergf. Strohdeich), niem. hol. Diomedes 54 t. z licht. Ahrensfelde 619 t. i Hohenfelde 710 t. z Kilonji próżne (Voigt, kan. port.), niem. par. Kapitän Kross 394 t. z Kilonji z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.).

26 marca: niem. par. Anni Ahrens 538 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Saturnus 337 t. z Londynu próżny (Bergenske, kan. port.), szw. par. Inga 714 t. z Odense próżny (Polsko-Skand., Westerpl.). duń. par. Prins Knud 782 t. z Kaldunborga próżny (Pam, wolna strefa), niem. par. Leonhard 429 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg kolej nadwiślańska), duń. par. Magnus 781 t. z Bordeaux z towarem (Reinhold, wolna strefa). szw. żagl. z mot. Hilde z Falkenbergu z żytem (Bergenske, Westerplatte), duń. par. Lituania 3940 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Baltic America Line. Vistula).

Na wyjściu:

6 marca: niem. par. Elbing IV. 185 t do Szczecina próżny (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Agnes 16 t. do Helu próżny, szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z towarem i drzewem (Reinhold), niem. par. Consul Hintz 932 t. do Manchestru z drzewem (Shaw, Lov.), duń. żagl. z mot. Hannemarie 7 t. do Christiansö próżny, szw. par. Fredman 535 t do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.) ang. par. Helder 581 t. do Leith z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Pallas 309 t. do Królewca z towarem (Wolff), szw. par. Macedonia 932 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske).

7 marca: szw. par. Aegier 87 t. do Göteborga próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Viesturs 338 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold). szw. par. Marianne 672 t. do Aarhus z węglem (Bergenske), duń par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (P Skand).

8 marca: szw. mot. Cimbria 320 t. do Hobre z węglem (Reinhold), ang. par. Baltannic 1034 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Uni-

ted Baltic), szw. par. Sven 191 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), duń. par. Tula 718 t. do Marsylji z towarem (Reinhold), duń. par. Jägersborg 727 t. do Kjöge z podkładami (Bergenske), duń. par. Spigerborg 954 t. do Bayonne z węglem (Worms), duń. mot. Johanne Margarete 334 t do Ramsgate z drzewem (Shaw Lovell), duń. par. Taarnholm 839 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), szw. par. Blanche 210 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals), niem. par. Uranus 462 t. do Rygi z towarem (Wolff), niem. par. Fritz Schoop 903 t. do Prestonu z drzewem (Nordd. Sch. Geschäft), szw. par. Amazone 379 t. do Ystadu z węglem (Lenczat).

9 marca: niem. par Sieglinde do Szczecina próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Skolma do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Argus do Rönne z jęczmieniem (Bergenske), niem. par. Fehmarn 522 t. do Plymauth z solą potasową (Mory).

9 marca: szw. par. Robur 577 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), duń. żagl. z mot. Haabet 7 t. do Kjerteminde próżny (kapt.), łot. par. Herman 519 t. do Windawy próżny (Reinhold). duń. żagl. z mot Karoline Marie 10 t. do Helu próżny, duń. żagl. z mot. Nikoline 9 t. do Helu próżny (Kpt.), niem. par. Birgit 175 t. do Hamburga z towarem (Prowe), duń par. Farö 277 t. do Horsensu z drzewem (Bergenske). niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), niem. par. Walter L. M. Russ 890 t. do Hamburga z węglem (Voigt), ang. par Kovno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem par. Johann Ahrens 538 t. do Londynu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), szw par Gudrun 452 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske). niem. par. Diana 638 t. do Grangemouth z drzewem (Danz Schiff. K.), ang. par Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic). norw. par. Svalbard do Egersundu próżny (Reinhold). duń. par. Eleonore Maersk 1198 t. do Londynu z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. mot. Dietrich Bohnekamp 582 t. do South Alloa z drzewem (Voigt).

10 marca: norw. par. Barbara 670 t. z Stavanlewca próżny (Prowe), norw. par. Solskin 190 t do Stavangeru z węglem (Polsko-Skand.), niem par. Specht 355 t. do Antwerpji ze zbożem i towarem (Nordd. Lloyd), pol. par. Toruń 1122 t. do Gdyni próżny (Pam), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z drzewem, towarem i końmi (Reinhold). niem. par. Merkur 365 t. do Bremy z towarem (Wolff), norw. par. Bomma 461 t. do Mors z towarem (Bergenske), niem. par. Minna Cords 551 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Hannab Hölken 287 t. do Stralsundu próżny (Shaw, Lovell). niem. par. Lothar 257 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), hold. par Odysseus 606 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. par. Patria 1108 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Hoffnung 220 t. do Skive z drzewem (Lenczat), lit. par. Stephanie 437 t. do Kłajpedy z cementem (Rhd).

11 marca: szw. par. Elsa 646 t. do Gaarsten z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. 116 t. do Windawy z owsem i cukrem (Bergenske), szw. ż. z mot. Inger 278 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), grecki par. Eleni S. Jossifoglu 2094 t. do Lysekilu próżny (Voigt).

12 marca: pol. par. Robur II 798 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), duń. ż. z mot. Concordia do Horsensu z drzewem (Ganswindt).

12 marca: niem. par. Grimgerde 406 t. do Nykjöbingu z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. Saga 144 t. do Simrishamnu z węglem (Bergenske), fr. par. Yainville 836 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Worms), łot. par. Percy 437 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Selma 804 t. do Tofte z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Karin 197 t. do Karlshamnu z fosfatem (Thor Hals), duń. par. Stegelberg 1146 t. do Garstonu z drzewem ((Bergenske), niem. par. Gratia 1301 t. do Bordeaux z węglem (Shipco), niem. par. Gertrud 504 t. do Szczecina z towarem (Reinhold).

13 marca: niem. par. Heimat 220 t. do Struer z węglem (Bergenske), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), gd. hol. Amer do Gdyni próżny (Weichsel), belg. hol. Loucky z belg. szkutą błotną H. G. S. 8 i belg. hol. Ro 1 do Gdyni próżne (Schichau).

13 marca: szw. par. Norman 87 t. do Göteborga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Lotte Halm 644 t. do Rotterdamu z drzewem (Nordd. Schiff. A. G.), szw. par. Iris 169 t. do Landskrony z towarem (Reinhold), norw. par. Bruse 1010 t. do Audalsness z węglem (Bergenske), gd. par. Mottlau 430 t. do Dordrechtu z drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Estonia 3820 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Balt. America Line), szw. par. Ossian 894 t. do Liverpoolu z drzewem (Bergenske), duń. par. Ulf 816 t. do Rotterdamu z drzewem i towarem (Wolff), łot. par. Krimulda 1150 t. do Rygi z węglem (Voigt), duń. par Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), hild. par. Iris 720 t. do Szczecina próżny (Prowe), niem. par. Elisabeth 147 t. do Kłajpedy próżny (Lenczat), pol. par. Poznań 1122 t. do Genui z cukrem (Reinhold), niem. par. Steinburg do Tonnay Charente z węglem (Lenczat).

14 marca: nag. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), szw. par. Bellis 230 t. do Porsgrundu z węglem (Reinhold), duń. par. Vera 721 t. do Dramen z węglem (Mory), łot. par. Lia 749 t. do Rygi z węglem (Pam).

14 marca: szw. par. Rubfred 408 t. do Geöstadt próżny (Bergenske), szw. par. Klara 173 t. do Wisły z węglem (Bergenske), szw. par. Ingeborg 191 t. do Norrköpingu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Elin 348 t. do Bremy z towarem (Wolff), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), niem. par. Sperber 449 t. do Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), szw. żagl. z mot. Karina 276 t. do Trelleborga z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Jotunsfjell 1307 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Claus 153 t. do Szczecina z towarem (Prowe), niem. par. Brunhilde 863 t. do Rotterdamu z cukrem (Behnke i Sieg), pol. par. Katowice 1108 t. do Sztokholmu z węglem (Pam), szw. par. Gusten 354 t. do Helsingborga z węglem (Bergenske) niem. par. Norderny do Rygi z towarem (Voigt), niem. par. Elsa 505 t. do Sakjöpingu z węglem (Artus).

15 marca: niem. żagl. z mot. Gerda 63 t. do Friedrichshafen z melasą (Bergenske), niem. par. Geheimrat Mahn 609 t do Rouen z węglem (Pam).

15 marca: gd. par. Marie Siedler 221 t. do Bremy z drzewem (Reinhold), niem. par. Orla 628 t. do Rygi ze zbożem i cukrem (Nordd. Ll.), duń. par. Ellensborg 729 t do Garstonu z drzewem (Dzg. Schiff. K.), norw. par. Sagatind 964 t. do Antwerpji z drzewem (Shaw, Lovell), duń. ż. z mot. Elly 70 t. do Bogense z węglem (Ganswindt), duń. par. Gunhild 682 t. do Southamptonu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. do Manchestru z drzewem (Bergenske). szw. par. Bojan 609 t. do Balliny z drzewem (Lenczat), niem. par. Flora 344 t. do Bremy z towarem (Wolff), fsk. par. Aegir 457 t. do Helsingforsu z towarem (Bornholdt), niem. par. Aeolus 356 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Göta 674 t. do Gdyni próżny (Schenker).

16 marca: szw. mot. Josef Bergendorff 366 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), niem. mot. Annie 94 t. do Hasle z węglem (Ganswindt).

16 marca: duń. żagl. z mot Minde 61 t. do Lerviku z węglem (Reinhold), jugosł. par. Rosina Topic 1947 t. do Wenecji z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Flint 2460 t. do Kirkenäs próżny (Behnke i Sieg), duń. par. London 730 t. do Bergen z węglem (Behnke i Sieg). norw. par. Barbara 670 t. do Oslo z węglem (Pol. Skand.), niem. mot. Odin 1104 t. do Sztokholmu z samochodami (Bergenske), niem. par. Stettin 797 t. do Rouen z węglem (Mory), ang. par. Kolpino 1465 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), ang. par Minorca 594 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Unidet Baltic), szw. par. Annie 693 t. do Karlshamnu z węglem (Mory), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. do Londynu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg). austr. żagl. z mot. Kärnten 134 t. do Swellviku z węglem (Ganswindt), austr. żagl. z mot. Steiermark 136 t. do Tönsbergu z węglem (Ganswindt), szw. par. Themis 383 t. do Malmö z towarem (Bergenske), duń. par. Birte 1027 t. do Genui z cukrem (Reinhold), niem. par. Maggie 175 t. do Hamburga próżny (Prowe), szw. par. Fryken 820 t. do Konstantynopola z towarem (Skand. Levante), duń. par. Rita Maersk 515 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Shaw Lovell), szw. par. Othem 398 t. do Sztokholmu z cementem (Behnke i Sieg), niem. par. Kohlenimport 639 t. do Antwerpji z drzewem (Nordd. Sch. A. G.), szw. par. Kjelll 687 t. do Malmö z węglem (Lenczat), niem. par. Nereus 383 t. do Królewca próżny (Wolff), duń. par. Belgien 1174 t do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. Anvall 500 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg).

17 marca: lit. par. Stephanie 437 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), niem. par. Woglinde 1183 t. do do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Jens 121 t. do Gdyni próżny (Bergenske), niem. kuter z mot. Möwe 4 t. do Słupska próżny (kpt.), łot. par. Lucy 2317 t. do Civitavecchia z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i pocztą (Reinhold), niem. par. Erika 139 t. do Hamburga z drzewem (Prowe), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), gd. par. F. G. Reinhold 796 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Helene 162 t. do Kłajpedy z towarem (Prowe), niem. par. Silvia 598 t. do Sönderborga z węglem (Artus), wł. par. Gardenia 1948 t. do Genui z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Oceana 716 t. do Kłajpedy z cukrem (Nordd. Ll.), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg).

17 marca: niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 t. do Waterfordu ze solą potasową (Dzg. Schiff. K.), szw. par. Inga 714 t. do Odense z węglem (Artus), duń. par. Flynderborg 858 t do Garstonu z drzewem (Dzg. Schiff. K.), norw. par Samlanes 500 t. do Hull z drzewem (Bergenske), niem. par. Bavaria 553 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt). szw. par. Amazone 379 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i

Sieg), tur. mot. Hassan Birr 24 t. do Kronstadu ze spirytusem (Bertram), duń. par. Aalborg 732 t do Londynu z drzewem i towarem (Bergenske).

18 marca: norw. par. Frej do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Macedonia 932 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Robur 577 t do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Olga 97 t. do Helsingborga z fosfatem (Bergenske), niem. par. Speshart 1474 t. do Antwerpji próżny (Behnke i Sieg).

19 marca: statek nowowybudowany mot. cyst. Kattegat na jazdę próbną.

19 marca: szw. par Konsul Bratt 876 t. do Göteborga z węglem (Skand. Levante), niem. żagl. z mot. Möwe 4 t. do Słupska próżny (Kpt.), fr. par. Lussac 864 t. do Bordeux z drzewem i towarem (Worms), ang. par. Haarlem 565 t. do Królewca z węglem (Reinhold), niem. par. August 268 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par Altenwerder 335 t. do Lipawy próżny (Reinhold), szw. par. Egon 291 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), niem. par. Otto Cords 495 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), niem. par. Egeria 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.).

20 marca: gd. par Oberpräsident Delbrück 620 t. do Gdyni próżny (Reinhold), fsk. par. Gertrud do Helsingforsu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Kajsa 796 t. do Malmö z węglem (Pam), duń. żagl. z mot. Bonavista 72 t. Aarhus z melasą (Ganswindt).

20 marca: szw. par. Fogge 268 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Auseklis 720 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Svanholm 764 t. do Manchesteru z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Immenhof 182 t. do Królewca próżny (Reinhold), łot. par. Laimons 198 t. do Horsensu z makuchami słonecznikowymi i jęczmieniem (Befr. Gesch.), niemiecki żagl. z mot. Rechtenfleth 45 t. do Emden z fasolą (Ganswind). niem. par. Marianne 609 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), niem. żagl. z mot. Seeadler 5 t. na morze próżny, fr. par. Lussac 864 t. do Bordeaux z towarem (Worms), duń. par. Hertha Maersk 866 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw Lovell), szw. par. Regulus 491 t. do Uddevalli z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Jägersborg 727 t. do Bostonu z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Gudrun 483 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske).

21 marca: pol. par. Warta 1698 t. do Genui z węglem (Pam), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. do Oskarshamnu z solą (Bergenske), duń. żagl. z mot. Fyn 70 t. do Hadersleben z jęczmieniem (Ganswindt).

21 marca: niem. żagl. z mot. Emma 3 t. do Słupska próżny, niem. par. Continental 305 t. do Lipawy z resztą ładunku śledzi (Reinhold), ang. par. Baltonia 1449 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), duń. par. Niord 283 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), niem. par. Hans Rudolf Reichel 340 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), hld. żagl. z mot. Delphin 67 t. do Hasle z węglem (Ganswindt), niem. par. Vineta 299 t. do Szczecina z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Ottilie 286 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Ragnar 434 t. do Kłajpedy z węglem (Artus), łot. par. Bartava 464 t. do Lipawy z węglem (Bergenske), norw. par. Skolma 1317 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.).

22 marca: niem. par. Hildegard 770 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Solve 260 t. do Göteborga z węglem (Shaw Lovell), hld. draga Passe partout z gd. promem D. W. 1 do Gdyni z żużlem węglowym (Stocznia Gdańska).

22 marca: szw par. Patria 1108 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par Moskau 365 t. do Kopenhagi z węglem (Pam), szw. par. Sven 181 t. do Göteborga z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Atalanta 103 t. do Królewca próżny (Lenczat), niem. parow Finnland 246 t. do Bremy z drzewem (Voigt), szw. par. Elsa 646 t. do Södertelje z węglem (Bergenske), szw. par. Astrid 660 t. do Liverpoolu z drzewem (Bergenske), niem par. Holstein 478 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), niem. par. Helmwiege 660 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), niem. par. Viktor 469 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), niem. par. Ortlinde 671 t. do Rouen z drzewem i towarem Behnke i Sieg), niem. par. Tagila 1655 t. do Karlskreny z węglem (Behnke i Sieg).

23 marca: duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), lit. par Stephanie 437 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), duń. par. Birgit do Bayonne z węglem (Worms). niem. par. Ymir 2420 t. do Szczecina próżny (Behnke i Sieg), norw. mot. Bob 269 t. do Oslo z towarem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Venus do Słupska próżny, duń. par. Vendia 627 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

23 marca: łot. par. Talvaldis 252 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Günther 884 t. do Szczecina próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Nordöst 628 t. do Norrköpingu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Carl 166 t. do Kłajpedy z cukrem (Prowe), niem. par. Merkur 365 t do Rygi z towarem (Wolff), niem. par. Konsul Poppe 877 t. do Kopenhagi z węglem (Dang. Schiff. K.), szw. żagl. z mot Grundik 47 t. do Norresundby z melasą (Ganswindt), norw. par. Sarpen 1100 t. do Sarpsberga z węglem (Polsko-Skand.), szw mot. cystern. Neithea 106 t. do Norrköpingu z ropą gazową (Thor Hals), niem. żagl. z mot. Max 13 t. do Svaneke próżny, gd. par. Weichsel 602 t. do Gandawy z kopalniakami (Behnke i Sieg), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), duń. par. Tomsborg 1177 t. do Londynu z drzewem (Danz. Schiff. K.), łot. par. Kalpaks 1182 t. do Hull z kopalniakami, ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), hld. par. Erato do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Christell Salling 815 t. do Lipawy próżny (Danz. Schiff. K.), ang. par Tasso 2172 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem. par. Tatti 353 t. do Hamburga próżny (Prowe), niem. par. Phila 726 t. do Oslo z węglem (Prowe), łot. par. Rauna 1441 t. do Rygi z węglem (Voigt).

24 marca: duń. par. Scotia 1387 t. do Aalborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Ragnar 430 t. do Malmö z węglem (Artus), łot. par. Turaida 950 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. Johann Blumenthal do Horsensu z węglem (Danz. Schiff. K.), szw. żagl. z mot. Fulton 80 t. do Barsebaeck z węglem (Bergenske), szw. hol. Holger z licht. Halsta III 473 t. do Oxelösundu z węglem (Pam), szw. parow. Gusten 353 t. do Dollarö z węglem (Artus), gdański par. Etzel 593 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), pol. licht. Irka 152 t. do Gdyni próżna (Polsko-Skand.), niem. par. Argus 486 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), ang. par. Bengore Head 1512 t do Belfastu z drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. I C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. do Hamburga z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Capella 67 t. do Degershamnu z węglem (Bergenske), norw par. Knut Skaaluren 399 t. do Grangemouth z drzewem (Bergenske), duń. par. Hindsholm 860 t. do Liverpoolu z drzewem i zbożem (Lenczat), niem. par. Anni Ahrens 554 t. do Londynu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Danefelt 724 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), fsk. par. Bore VIII 3437 t. do Santos z towarem (Bergenske).

24 marca: szw. par. Anni Mari 485 t. do Oslo z węglem (Pam), niem. par. Danzig 575 t. do Tallinu z towarem i zbożem (Lenczat), niem. par. Hochsee 736 t. do Antwerpji z drzewem (Voigt), niem. par. Brake 336 t. do Hamburga z towarem i płytami okrętowemi (Behnke i Sieg), niem. mot. Erich Arnholz 108 t. do Dzierzławia próżny (Ganswindt), niem. par. Gertrud 176 t. do Hamburga z towarem (Prowe), est. par. Marmor 563 t. do Hangö z drzewem (Befr. Gesellsch.).

25 marca: szw. par. Sundsborg 829 t. do Gdyni próżny (Danz. Schiff. K.), niem. żagl. z mot. Magda 76 t. do Królewca z towarem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Gertrud II. 176 t. do Ystadu z węglem (Bergenske), niem. hol. Schulau z niem. licht. Wulksfelde 619 t. i Neuenfelde 616 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), szw. par. Thyra 359 t. do Oxelösundu z węglem (Bergenske), fr. par. Martine 1717 t. do Rouen z węglem (Mory), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z pocztą i pasażerami do Kopenhagi (Reinhold), szw. par. Robur 577 t. do Wisby z węglem (Polsko-Skand.). belg. hol. Elise IV. z belg. dragą K. B. Nr. 130 do Gdyni próżne (Schichau), szw. żagl. z mot. Inger 278 t. do Masnedsundu z węglem (Reinhold).

26 marca: duń. par. Victoria 1260 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Felicia 685 t. do Kopenhagi z węglem (Artus).

Recenzje

E. Clerc.-Rampal i Victor Houet. Yachting rzeczny Paryż 1927.

Książka ta wypełnia dotkliwą lukę w literaturze wszystkich krajów o sportowej żegludze, gdyż bardzo mało jeszcze jest dzieł poświęconych specjalnie żegludze rzecznej.

Książka francuska napisana przez wice-prezesa klubu yachtowego Francji i prezesa klubu motorowego Francji poświęcona jest nie tylko zagadnieniom żeglugi sportowej na wodach śródladowych, lecz również warunkom życia na mniejszych yachtach i motorówkach podczas ich podróży w specjalnym dodatku pod tytułem „Comment vivre a bord?

Obszerny rozdział ten, znakomicie ujęty, przydać się może nie tylko żegludze sportowej na rzekach, lecz również yachtingowi morskiemu.

Książka autorów francuskich w znacznej mierze poświęcona jest warunkom żeglugi na wodach francuskich, ze szczególnem uwzględnieniem działających przepisów, jednak wiele z tych wskazówek co do reglamentacji żeglugi i sposobów wykonywania podróży sportowych na rzekach może przydać się również i dla naszych żeglarzy rzecznych.

Dziełko „Yachting rzeczny", zawierając 290 stron poświęca 35 stron opisom yachtów, motorówek i joli rzecznych, 30 stron przepisom żeglugi rzecznej, 45 stron żegludze rzecznej, z uwzględnieniem warunków francuskich, 25 stron opisowi dróg żeglownych Francji i wreszcie 155 stron warunkom życia na pokładzie sportowych łodzi.

Z naszego punktu widzenia rozdział ten, najobszerniejszy, jest również najciekawszy i zawiera najwięcej danych przydatnych dla nas.

Co do opisów typów żaglowców i motorówek, używanych na wodach wewnętrznych Francji, to mało znajdziemy tu materjału dla nas, gdyż są to przeważnie objekty znacznie większe i o większem zagłębieniu. Wszak minimalna głębokość 1,80 dróg wodnych Francji pozwala stosować na rzekach nawet morskie typy łodzi sportowych, a w każdym razie łodzie mieszkalne budować z wysokiemi nadbudówkami o zanurzeniu metra i więcej. Prad na francuskich rzekach z wyjątkiem Rodanu jest słaby (szybsze rzeki są przeważnie skanalizowane) co również pozwala na stosowanie większego zagłębienia.

Uwzględniając powyższe polecić można nową książkę tym wśród właścicieli większych joli rzecznych i motorówek, którzy zamierzają odbywać nieco dłuższe podróże, chociażby kilkudniowe: znajda oni mnóstwo cennych wskazówek, które ułatwią im wygodne życie w warunkach podróży, aż do ułożenia spisu dań i potraw włącznie. Ci ze sportowców, którzy nie mają jeszcze łodzi odpowiedniej wielkości również z pożytkiem przeczytają książkę: uchroni ona ich napewno od wielu błędów i rozczarowań przy zamawianiu lub budowie większej łodzi, oraz przy zaprowadzeniu jej urządzenia wewnętrznego.

Udzielono też nieco miejsca sprawie t. zw. łodzi-domów pływających, po angielsku Home - Boatów, znacznie rozpowszechnionych na zachodzie Europy, a zupełnie jeszcze nieznanych u nas.

Łodzie podwodne. Admirał Darrieus. Inżynier Morski Radiguer, kapitan Landriau i kapitan Laurent. Paryż 1927.

Zbiorowa ta praca stanowi sprawozdanie z posiedzeń francuskiej akademji morskiej, na których były wygłoszone przez powyższych autorów cztery referaty: 1. Dokoła budowy łodzi podwodnych. 2. Technika łodzi podwodnej. 3. Zastosowanie łodzi podwodnej. 4. Łódź podwodna: widoki na przyszłość.

Łódź podwodna bezwarunkowo jest orężem przyszłości na morzu. Na oceanach zaczyna ona współpracować z lotnictwem, a najnowsze typy łodzi amerykańskich przewożą nawet w sobie składane aeroplany, które służą takiej łodzi - krążownikowi dla dalszego wywiadu. Łódź, zbliżając się niepostrzeżenie do bazy floty nieprzyjacielskiej może następnie wynurzywszy się z wody na odległości kilkudziesięciu mil wysłać aeroplan do swych głównych sił z doniesieniem o poczynionych obserwacjach.

Również na zamkniętych wodach łódź podwodna będzie miała szerokie zastosowanie. Na Bałtyku, gdzie pola minowe i naturalne przeszkody ograniczają działanie podstawowych flot bojowych, łódź podwodna łatwiej się może zetknąć ze swym głównym przeciwnikiem-pancernikiem i zadać mu poważny, o ile nie śmiertelny cios. Nasza flota wkrótce liczyć będzie w swych szeregach 3 nowoczesne łodzie podwodne. Poznać charakter działania tego nowoczesnego oręża poleca się każdemu, interesującemu się sprawami morskiemi, a marynarzom znającym francuski szczególnie polecamy tę nową i cenną książkę.

Wymiary porównawcze największych parowców pasażerskich.

Tonaż rejestrowy brutto niezawsze najlepiej określa wielkość okrętu, zwłaszcza pasażerskiego: istnieją też różnice pomiędzy poszczególnemi systemami pomiarów. Dlatego obok tonażu brutto wypada podać główne wymiary statku, t. zn. długość, szerokość i wysokość.

Oto pomiary największych dziesięciu parowców świata, a obok nich wymiary największego motorowca włoskiego Augustus.

	długość	szerokość	wysokość	poj. brutto
Leviathan	276,6	30,55	17,73	59 957
Majestic	279	30,5	17,73	56 551
Berengaria	269,3	29,92	17,39	52 226
Olympic	259,8	28,16	18,1	46 439
Aquitania	264,74	29,56	15,10	45 647
Ile de France	230,93	27,94	18,64	43 500
Paris	224,13	25,98	18,00	34 569
Homeric	228,9	25,37	14,78	34 351
Roma	215,03	25,2	14,37	32 583
Mauretania	232,31	26,82	17,39	30 696
Mot. Augustus	203,31	25,19	14,37	33 000

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

ESTONJA.

Polepszenie parowcowej komunikacji z Finlandją. W związku z zaprowadzeniem 15-go maja nowego rozkładu jazdy na linji kolejowej Tallinn—Ryga ulepszona i powiększona zostanie komunikacja parowcowa Tallinn—Helsingfors. Odjazdy w obie strony będą odbywać się 5 razy w tygodniu. Parowce odjeżdżać będą do Helsingforsu o 10-ej rano w poniedziałki, wtorki, czwartki, piątki i soboty. Przybycie powrotne parowców ż Helsingforsu odbywać się będzie pod wieczór w niedziele, wtorki, środy, czwartki i soboty. Pociąg ryski przybywa do Rewla o 8,35 rano, odjeżdża zaś o 20,30, więc ruch parowców będzie całkowicie przystosowany do komunikacji kolejowej.

DANJA.

Sytuacja budownictwa okrętów w Danji. W budownictwie okrętów panuje dość znaczne ożywienie. Najwięcej buduje znana stocznia Burmeistra i Waina w Kopenhadze, gdzie jest obecnie w budowie 15 statków w tem 14 motorowców i parowców. Z motorowców buduje się jeden cysternowy 9 000 tonowy, drugi o nośności 7 900 ton dla firmy norweskiej Jelefiord. Stocznia w Odense buduje lub ma zamówione 7 motorowców po 3 000 do 8 500 ton. Stocznia w Nakskov buduje 4 motorowce od 1 000 do 10 000 ton. Stocznia w Helsingör buduje 4 motorowce i 3 parowce. Stocznia w Fredrikshavnie buduje parowiec i trajekt motorowy. Również zajęte są stocznie w Aalborgu i Svendborgu.

Najwięcej zamówień jest na rachunek szwedzki i norweski.

WŁOCHY.

Skutki przesady? Jak doniósł telegraf olbrzymi motorowiec włoski Augustus, który wyruszył z Genui do Ameryki, musiał wrócić do Genui z powodu defektu urządzenia maszynowego. Godne jest uwagi, że Augustus jest największym z dotychczas zbudowanych motorowców (32 650 t. r. br.) i ma największą instalację motorów Diesla (28 000 KM).

Urządzenie motorów tego statku systemu M. A. N., podwójnego działania, zapewnia statkowi szybkość 19,5 mil na godzinę. Jak wiadomo główną trudnością przy budowie motorów spalinowych jest uzyskanie większej siły maszyn na jednym wale. Jak się zdaje i w tym wypadku mamy do czynienia

z pewną przesadą, gdyż instalacje motorów Diesla w innych krajach są o wiele słabsze, nie przekraczając 16 500 KM (szwedzki Kungsholm) natomiast we Włoszech „Saturnia“ i „Vulcania“ linji Cosulich mają po 24 000 KM.

Nowy motorowiec White Star Line będąc w budowie i przeznaczony dla linji północno - amerykańskiej będzie miał instalację do 20 000 KM i będzie to, poza włoskiemi statkami, najsilniejszy motorowiec świata.

W dziejach wojennej marynarki Włosi już raz uczynili nieuzasadniony skok naprzód budując pancerniki Re Umberto i Italia w dziewięćdziesiątych latach o wyporności 15 000 ton, które prawie przez ćwierć wieku nie miały sobie podobnych, a jednak miały małą wartość, bo źle opancerzoną linję wodną i otwarcie stojące olbrzymie armaty.

Zachodzi obecnie pytanie czy Włosi nie „przeholowali“ tym razem w handlowej marynarce.

Ideą przewodnią Włoch jest szybka komunikacja z Ameryką Północną, dla której gotowi są ponieść jaknajwiększe ofiary dla wyrównania szans, gdyż odległość Włochy—Nowy Jork jest znacznie większa aniżeli odległość Kanał Angielski—Nowy Jork. Dążąc do tego dalszego celu włoskie linje, oczywiście silnie subwencjonowane, zwiększają szybkość również na linji południowo-amerykańskiej, która dotąd zadawalniała się szybkością 16—17 węzłów.

WYPADKI MORSKIE.

Olson. Parowiec szwedzki „Olson“ został wyrzucony na brzeg w Grenaa. Towar doznał uszkodowań.

Inga. Parowiec „Inga“, który niedawno był w Gdańsku w drodze z Tallinnu do Gdańska doznał uszkodzeń z powodu lodu. Parowiec otrzymał świadectwo żeglowności i opuścił Gdańsk z przeznaczeniem do Odense.

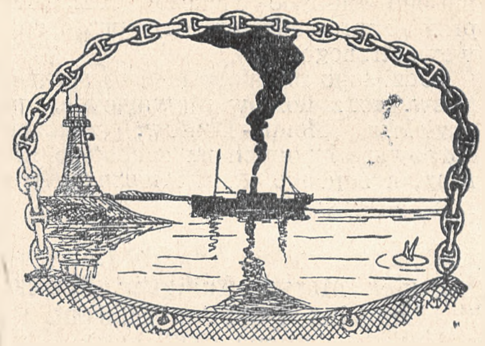
Diana. Niemiecki parowiec „Diana“ w drodze do Rygi doznał awarji z powodu lodu w zatoce Ryskiej i zatonął w 25 milach od Rygi.

Bałtycki rynek frachtowy.

Rynek frachtowy Bałtyku pozostaje w stanie nadzwyczajnej zniżki. Frachty różnią się od frachtów zeszłorocznych o tej samej porze o 3 szylingi i 6 pensów. Ze strony armatorów istnieje dążanie do utrzymania klauzuli 15-ej umowy frachtowej Baltwood w pewnych wypadkach, korzyści jednak tej klauzuli są zrównoważone przez stratę na wysokości frachtu.

Przywóz świeżej ryby do portu gdańskiego.

19 marca:
niem. żagl. z mot. **Seeadler** 5 z Słupska.
21 marca:
niem. żagl. z mot. **Emma** 5 z Słupska.
23 marca:
niem. żagl. z mot. **Max** 13 z Svaneke,
niem. żagl. z mot. **Venus** 3 z Słupska.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

22 marca:
pol. par. **Robur II** 798 do Malmö.
23 marca:
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Sztokholmu,
łot. par. **Venta** 1 157 do Rygi,
łot. par. **Daugava** 749 do Lipawy,
łot. par. **Gauja** 896 do Lipawy,
gd. par. **Oberpr. Delbrück** 620 do Kopenhagi,
szw. par. **Gylsboda** 133 do Nykjöbingu.
24 marca:
łot. par. **Auseklis** 721 do Hangö,
szw. par. **Storfors** 274 do Skive,
niem. par. **Liti Larsen** 349 do Saxkjöbingu.
25 marca:
szw. par. **Fredborg** 494 do Svolvaer,
niem. par. **Elsa** 335 do Stege.
26 marca:
szw. par. **Utö** 842 do Tromsö,
pol. par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu,
gd. p. **Ed. Bosselmann** 291 do Kłajpedy,
niem. par. **Reinhart** 541 do Aarhus.
27 marca:
niem. par. **Alfred Rehder** 498 do Saxkjöbingu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 29 045 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

19 marca:
szw. par. **Konsul Bratt** 876 do Göteborga,
ang. par. **Haarlem** 565 do Królewca,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi.
20 marca:
fsk. par. **Gertrud** 1 084 do Helsingforsu,
szw. par. **Kajsa** 729 do Malmö,
szw. par. **Figge** 268 do Kalmaru,
szw. par. **Regulus** 491 do Uddevalli,
szw. par. **Gudrun** 485 do Karlshamnu.
21 marca:
pol. par. **Warta** 1 698 do Genui,
hld. żagl. z mot **Delphin** 67 do Hasle,
niem. par. **Ragnar** 434 do Kłajpedy,
łot. par. **Bartava** 464 do Lipawy,
norw. par. **Skolma** 1 317 do Oslo.
22 marca:
niem. p. **Hildegard** 770 do Sztokholmu,
szw. par. **Sölve** 260 do Göteborga,
szw. par. **Patria** 1 108 do Göteborga,
niem. par. **Moskau** 365 do Kopenhagi,
szw. par. **Elsa** 646 do Södertelje,
niem. par. **Tagila** 1 665 do Karlskrony.
23 marca:
duń. par. **Bretland** 1 235 do Kopenhagi,
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy,
duń. par. **Birgit** 1 189 do Bayonne,
duń. par. **Vendia** 627 do Kopenhagi,
szw. par, **Nordöst** 628 do Norrköpingu,
niem. par. **Konsul Poppe** 877 do Kopenhagi,
norw. par. **Sarpen** 1 100 do Sarpsborga,
niem. par. **Phila** 726 do Oslo,
łot. par. **Rauna** 1 441 do Rygi.
24 marca:
duń. par. **Scotia** 1 387 do Aalborga,
szw. par. **Ragnar** 430 do Malmö,
łot. par. **Turaida** 950 do Rygi,
niem. par. **Johann Blumental** 331 do Horsensu,
szw. żagl. z mot. **Fulton** 77 do Barsebaeck,
szw. licht. **Halsta III** 473 do Oxelösundu,
szw. par. **Gusten** 353 do Dollarö,
niem. par. **Ursula Fischer** 1 598 do Hamburga,
niem. żagl. z mot. **Capella** 67 do Degershamnu,
szw. par. **Ann Mari** 485 do Oslo.
25 marca:
niem. żagl. z mot. **Gertrud II** 176 do Ystadu,
szw. par. **Thyra** 359 do Oxelösundu,
fr. par. **Martine** 1 717 do Rouen,
szw. par. **Robur** 577 do Wisby,
szw. żagl. z mot. **Inger** 278 doMasnedsundu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 74 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

19 marca:
fr. par. **Lussac** 864 do Bordeaux (i z tow.),
niem. par. **Otto Cords** 495 do Londynu.
20 marca:
duń. par. **Svanholm** 764 do Manchesteru,
duń. par. **Cyril** 1 267 do Dublinu,
duń. par. **Herta Maersk** 866 do Kardyfu,
duń. par. **Jägersborg** 727 do Bostonu.
21 marca:
niem. par. **Hans Rudolf Reichel** 340 do Rotterdamu,
niem. par. **Vineta** 299 do Szczecina (i z tow..
22 marca:
szw. par. **Sven** 196 do Göteborga (i z tow.),
niem. par. **Finnland** 246 do Bremy,
szw. par. **Astrid** 660 do Liverpoolu,
niem. par. **Helmwiege** 660 do Gandawy,
niem. par. **Ortlinde** 671 do Rouen (i z tow).
23 marca:
gd. par. **Weichsel** 602 do Gandawy,
łot. par. **Kalpaks** 1 182 do Hullu,
duń. par. **Tomsborg** 1 177 do Londynu.

24 marca:
gd. par. **Etzel** 593 do Antwerpji (i z tow.),
ang. p. **Bengore Head** 1 512 do Belfastu,
norw. par. **Knut Skaaluren** 399 doGrangemouth,
duń. par. **Hindsholm** 860 do Liverpoolu (i ze zbożem),
niem. par. **Anni Ahrens** 554 do Londynu (i z tow.),
duń. par. **Danefelt** 724 do Londynu.
niem. par. **Hochsee** 736 do Antwerpji,
est. par. **Marmor** 563 do Hangö.
25 marca:
niem. licht. **Wulksfelde** 619 i
niem. licht. **Neuenfelde** 616 do Amsterdamu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 76 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

20 marca:
duń. żagl. z mot. **Bonavista** 72 do Aarhus.
23 marca:
niem. par. **Carl** 166 do Kłajpedy,
szw. żagl. z mot. **Grundik** 47 do Norresundby.
Statki powyższe wywiozły łącznie 5000 ton cukru.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

19 marca:
austr. mot. **Donau** 260 z Kopenhagi,
duń. żagl. z mot. **Söstrene** 49 z Frederikstadu.
20 marca:
duń. żagl. **Glory** 243 z Bergen.
21 marca:
niem. par. **Carl Cords** 498 z Londynu.
23 marca:
norw. par. **Strudsholm** 599 z Dunkerki.
24 marca:
niem. par. **Rival** 353 z Londynu.
25 marca:
niem. par. **Eduard** 574 z Londynu,
niem. par. **Kapitän Kross** 394 z Kilonji.
Statki powyższe przywiozły łącznie 6 800 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

19 marca:
szw. par. **Felicia** 687 z Kopperswerkshamnu.
23 marca:
szw. par. **Grängesberg** z Melilli.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

21 marca:
niem. par. **Fortuna** 1 670 z Tunisu,
duń. par. **Alpha** 1 375 z Sfaxu.
22 marca:
szw. par. **Mongolia** 1 310 z Bony.
Statki powyższe przywiozły łącznie 10 000 ton nawozów sztucznych.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

19 marca:
ang. par. **Haarlem** 564 z Leith,
niem. par. **Vineta** 299 z Szczecina,
fsk. par. **Bore VIII** 3 437 z Hangö,
duń. par. **Hindsholm** 876 z Swansea,
hld. par. **Erato** 367 z Amsterdamu.
20 marca:
niem. par. **Gertrud** 176 z Hamburga,
ang. p. **Kovno** 1 477 z Hullu (i z pas.),
niem. par. **Mercur** 365 z Bremy,
ang. par. **Baltonia** 1 449 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Brake** 336 z Hamburga,
niem. par. **Carl** 166 z Hamburga,
niem. par. **Ottilie** 286 z Hamburga.
22 marca:
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
23 marca:
szw. par. **Blanche** 210 z Sztokholmu,
ang. par. **Baltonia** 1 449 z Lipawy (i z pas.),
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
ang. par. **Mecklenburg** 737 z Glasgow.
24 marca:
norw. par. **Ara** 557 z Helsingborga,
łot. par. **Kokness** 1 044 z Kłajpedy,
fr. par. **Caudebec** 796 z Hamburga,
25 marca:
szw. par. **Iris** 169 z Malmö.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

19 marca:
fr. par. **Lussac** 864 do Bordeaux (i z drzewem),
niem. par. **August** 268 do Hamburga,
szw. par. **Egon** 291 do Helsingforsu,
niem. par. **Egeria** 382 do Rotterdamu.
20 marca:
niem. par. **Marianne** 609 do Antwerpji,
21 marca:
ang. par. **Baltonia** 1 449 do Lipawy (i z pas.),
duń. par. **Niord** 283 do Aarhus,
niem. par. **Vineta** 299 do Szczecina (i z drzewem),
niem. par. **Ottilie** 286 do Hamburga.
22 marca:
szw. par. **Sven** 196 do Göteborga (i z drzewem),
niem. par. **Holstein** 478 do Antwerpji,
niem. par. **Victor** 469 do Antwerpji,
niem. par. **Ortlinde** 671 do Rouen (i z drzewem).
23 marca:
norw. mot. **Bob** 269 do Oslo,
niem. par. **Merkur** 365 do Rygi,
ang. par. **Baltonia** 1 449 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Smoleńsk** 1 534 do Londynu (i z pas.),
hld. par. **Erato** 367 do Amsterdamu,
ang. par. **Tasso** 2 172 do Hullu (i z pas.).
24 marca:
gd. par. **Etzel** 593 do Antwerpji (i z drzewem),
niem. par. **Argus** 486 do Antwerpji,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. **Anni Ahrens** 554 do Londynu (i z drzewem),
fsk. par. **Bore VIII** 3 437 do Santos,
niem. par. **Danzig** 575 do Tallinnu (i ze zbożem),
niem. par. **Brake** 336 do Hamburga (i z płyt. okręt.),
niem. par. **Gertrud** 176 do Hamburga.
25 marca:
niem. żagl. z mot. **Magda** 76 do Królewca.

MORSKI RUCH TOWAROWY.

21/III niem. par. **Carl Cords** (Behnke i Sieg) z Londynu 1 350 t. żelastwa.
21/III niem. par. **Fortuna** (Behnke i Sieg) z Tunisu 3 680 t. fosfatu.
21/III duń. par. **Alpha** (Behnke i Sieg) z Sfaxu 2 896 t. fosfatu.
22/III szw. par. **Ingeborg** (Behnke i Sieg) z Sztokholmu 161 t. zboża.
23/III niem. p. **Arnold Köpke** (Behnke i Si) z Słupska 400 t. żyta.
23/III niem. p. **Grängesberg** (Behnke i Sieg) z Melilli 6 800 t. rudy.
25/III niem. par. **Mineral** (Behnke i Sieg) z Gandawy 675 t. smoły.
25/III niem. par. **Kapitän Kross** (Behnke i Sieg) z Kilonji 891 t. żelastwa.
25/III niem. par. **Joh. Ahrehs** (Behnke i Sieg) z Londynu 1 260 t. żelastwa.
26/III niem. par. **Leonhard** (Behnke i Sieg) z Hamburga z 980 t. drobnicy.
26/III niem. par. **Severin** (Behnke i Sieg) z Bony 2 850 t. fosfatu.
26/III niem. par. **Herbert** (Behnke i Sieg) z Hamburga 430 t. drobnicy.
26/III szw. par. **Rurik** (Behnke i Sieg) z Sztokholmu 280 t. drobnicy.
27/III niem. par. **Eberhard** (Behnke i Sieg) z Hamburga 610 t. drobnicy.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdańska odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
11. 4.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	16. 4.	Estonia	Baltic America Line
14. 5.	„	„ „	22. 5.	Estonia	„
29. 4.	„	„ „	8. 5.	Lituania	„
9. 4.	„ Londynu	„ Londynu	13. 4.	Tasso	Ellerman Wilson-Line
10. 4.	„ Hull	„ Hull	13. 4.	Kolpino	„
16. 4.	„ Londynu	„ Londynu	20. 4.	Smolensk	„
17. 4.	„ Hull	„ Hull	20. 4.	Kowno	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdyni odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
6. 4.	z Le Havre	do Le Havre	7. 4.	S. S. Virginie	Cie Generale
12. 4.	„	„	13. 4.	S. S. Pologne	Transatlantique
20. 4.	„	„	21. 4.	S. S. Virginie	„

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. — (wyczerpane) . . 14,80 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukazał się drukiem

(całkowicie nowe opracowanie nasze książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego"

TCZEW, ulica Strzelecka 5.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.